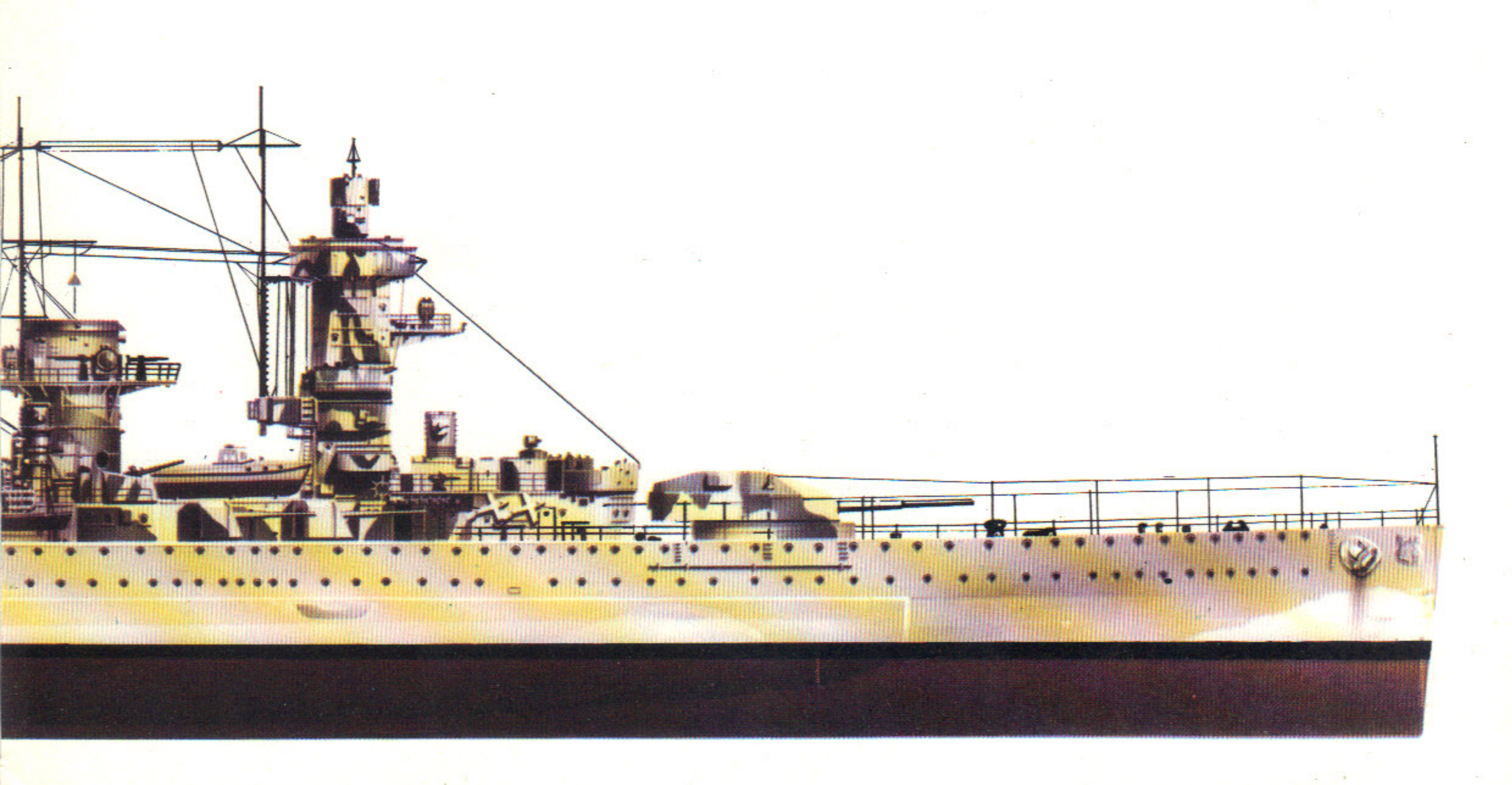
Ante la expedición corsaria del Graf Spee toda la flota británica se puso en estado de alarma, pero las órdenes eran vagas. Ninguno de los barcos hundidos ha comunicado su posición antes de hundirse y se sabe tan sólo que hay que buscar una o dos naves piratas que actúan en el Atlántico. El Almirantazgo inició la mayor operación de rastreo de la historia. Con la flota del Mediterráneo en el Atlántico se formaron nueve grupos de búsqueda, quedando encargado cada uno de ellos de un sector del océano. Pero era buscar una aguja en un pajar. El Graf Spee era un barco muy veloz que podía llegar a los 26 nudos (casi 50 km. por hora). Su seguridad dependía de que los barcos apresados no pidieran socorro, pero una de las naves lo hizo y las cosas se pusieron feas para el Graf Spee. Sin embargo, con un hábil camuflaje puede pasar tranquilamente por medio de la escuadra enemiga.

En la mañana del 3 de diciembre, después de una breve misión en el Indico, el acorazado alemán volvía al Atlántico. A bordo la moral es extraordinariamente alta. En tres meses de piratería habían hundido nueve vapores enemigos con un total de más de 50.000 toneladas. No se había derramado ni una gota de sangre. La guerra parecía una cosa fácil. Sin embargo, el comodoro Henry Harwood, comandante de tres pequeños cruceros ingleses encargados de vigilar las costas sudamericanas estaba preparando al Graf Spee una trampa mortal. Calculó con una probabilidad de uno entre 1.000 que el Graf Spee estaría en aguas del Río de la Plata hacia el 13 de diciembre, como efectivamente ocurrió con puntualidad desconcertante. El corazado alemán fue el primero en avistar a la pequeña flota enemiga. A consecuencia de la batalla tuvo que refugiarse en el puerto neutral de Montevideo. En la mañana del 14 de diciembre fueron desembarcados los heridos alemanes y los prisioneros ingleses que recibieron así la libertad. Y el comandante de la nave empezaba a comprender que había cometido un gran error. Se inicia una batalla diplomática más difícil que la naval. Se corría el riesgo de perder la nave sin haber disparado un cañonazo. Uruguay concede un tiempo a los alemanes para reparar los daños sufridos durante la batalla. Al término de ese tiempo la nave tenía que zarpar, de lo contrario sería incautada y la tripulación internada. Al término del plazo a la salida del puerto esperan las naves enemigas para hundir al Graf Spee. Su capitán ante el dilema con un heroísmo que ha pasado a los anales de la Historia optó por salir del puerto y hundir el buque por voladura.

Blindajes	102 mm. en la línea de flotación; 19 en el puente de mando; 19/76 (sobre los depósitos) en cubierta; torres de batería principal: 139 blindaje anterior 50,6/75,9 blindaje lateral 12,65 blindaje posterior; parapetos (torre de bat. secundaria) 200
Armamento	6 × 280 (2 × 3) 8 × 150 (8 × 1) 6 × 100 (3 × 2) AA 8 × 37 (4 × 2) AA 10 × 20 (10 × 1) AA tubos lanzatorpedos 8 × 533 (2 × 4) 2 aviones × 1 catapulta
Tripulación	1.124



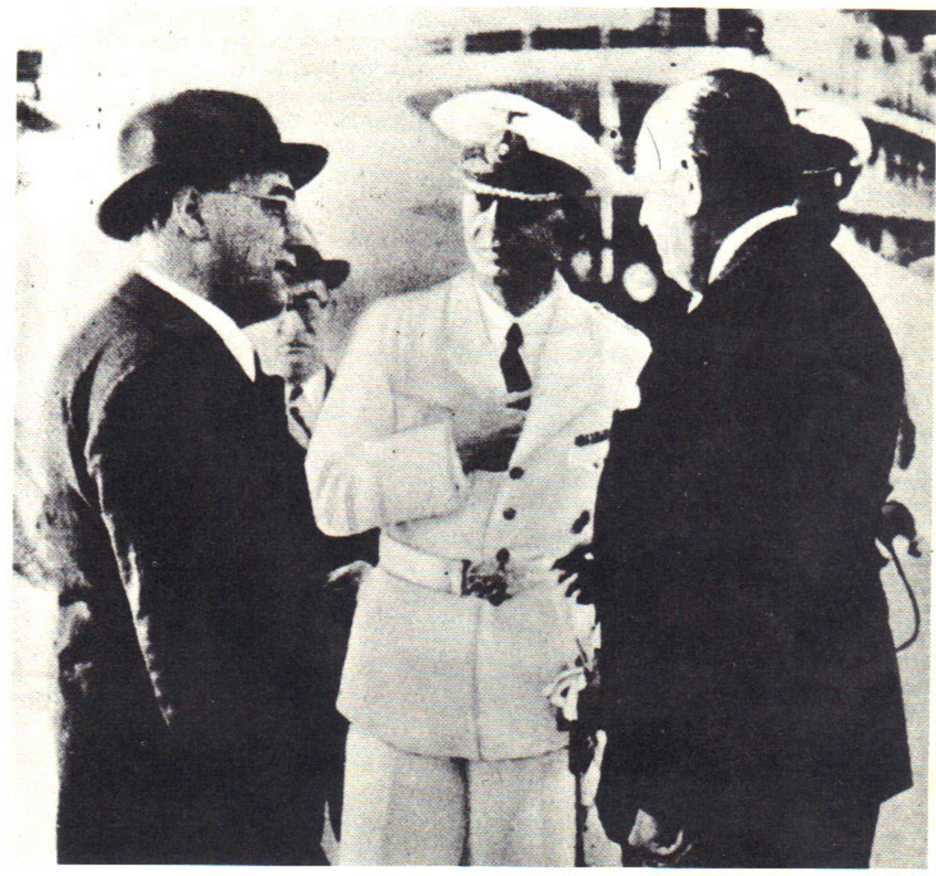
Langsdorff, Hans

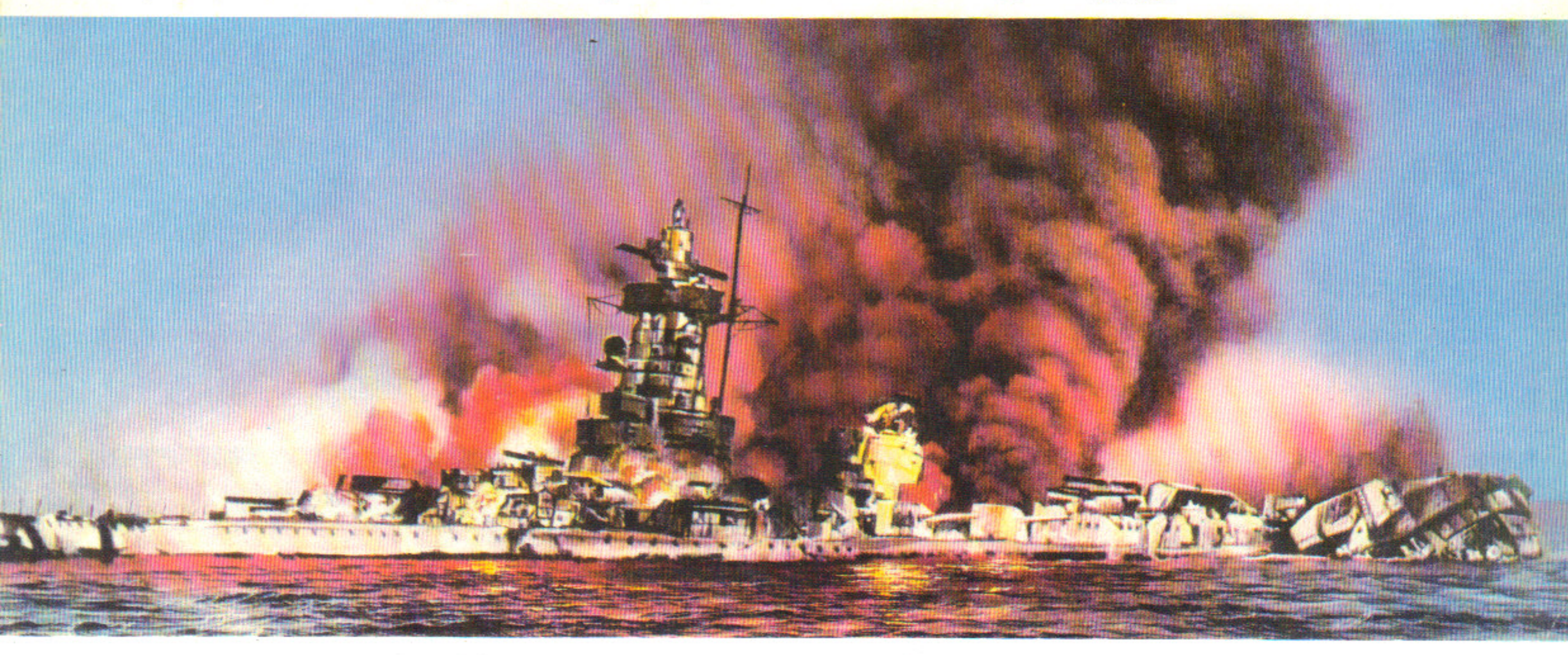
Este oficial alemán nació en Hamburgo en 1894 y se suicidó en Buenos Aires el 19 de diciembre de 1939 después de haber procedido a la voladura de su barco a la entrada del puerto de Montevideo. El comienzo de la II Guerra Mundial le encuentra al mando del acorazado de Bolsillo Graf Spee. Desde el primer día de la contienda el capitán de navío Langsdorff lleva una guerra de corso por los océanos del mundo. Después del hundimiento de nueve mercantes la armada británica emprendió la cacería del acorazado fantasma. El 13 de diciembre, mientras el Graf Spee se dirigía al Río de la Plata fue enfrentado por la escuadra naval del comodoro Henry Langsdorff compuesta por el crucero pesado «Exeter» y los cruceros ligeros «Ajax» y «Achilles».

El Graf Spee fue el primero en avistar la flota enemiga. El comandante Langsdorff no se dio cuenta de que tenía que tratar con cruceros. Tomó las naves inglesas por destructores y se lanzó a toda velocidad contra el enemigo. Fue su primer error. Sin embargo a pesar de tratarse de cruceros el Graf Spee tenía siempre ventajas frente al enemigo. Disponía de seis cañones de 280 mm., y de ocho de 150, dirigidos por una perfecta central de tiro. Los tres cruceros ingleses disponían en total de seis cañones de 203 mm. (los del «Exeter») y de 16 de 150 mm. Además una andanada del Graf Spee tenía posibilidad de hundir la sutil coraza de las unidades inglesas, mientras que tres andanadas simultáneas de los cruceros difícilmente habrían podido romper la robusta coraza de la nave corsaria.

La batalla duró una hora y veinte minutos. Muerieron 60 hombres. Los tres cruceros ingleses fueron tocados varias veces. En opinión del almirante Charles Woodhouse, comandante del crucero Ajax, «si hubiera querido el comandante Langsdorff podría haber evitado el combate y huir antes de que notásemos su presencia. Pero aceptó la batalla. El Exeter resultó gravemente dañado. Casi todos los expertos que han estudiado esta batalla están de acuerdo en que fue un error del comandante Langsdorff no llevar a término la acción contra el «Exeter».

El comandante Langsdorff fue herido en la cabeza y probablemente su capacidad de juicio quedó disminuida. El Graf Spee quedó bastante malparado y se refugió en el puerto de Montevideo. Allí se le permitió permanecer sólo 72 horas, es decir, hasta el 17 de diciembre. Tras haber intentado en vano obtener una prolongación del permiso, en la tarde del día 17 el capitán Langsdorff sacó la nave del puerto y la hundió. Junto con su tripulación se dirigió después al puerto de Buenos Aires, donde se suicidó.





Arriba; Hans Langsdorff, comandante del «Graf Spee», habla en el puerto de Montevideo con dos funcionarios alemanes. Abajo: El «Graf Spee» arde ante el Río de la Plata.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS ALMIRANTES (6)

Lütjens, Gunther

Nació en Hamburgo en 1889 y murió en el Atlántico Norte dejándose hundir con su barco, en mayo de 1941. Pasó a la historia de la Segunda Guerra Mundial por haber protagonizado como comandante del gran acorazado alemán «Bismarck», una de las batallas navales más espectaculares de la guerra.

Al comenzar la segunda guerra mundial realizó operaciones en el Mar del Norte con los cruceros «Nürnberg», «Leipzig» y «Köln»; en abril de 1940 condujo las naves de guerra «Gneisenau» y «Scharnhorst» en la campaña contra Noruega. En julio de 1940 Lütjens sucedió al almirante Withelm Marshall en el cargo de comandante en jefe de la armada alemana.

Tras haber mandado las más importantes acciones de «Shanrnhorst» y el «Geneisenau», participó en la primera y única misión del acorazado «Bismarck». Fue precisamente el éxito de las operaciones llevadas a cabo por los dos primeros acorazados lo que indujo al almirante Raeder, comandante en jefe de la flota alemana, a establecer su estrategia para los ataques de los convoyes británicos en el Atlántico a base de grandes unidades, en contra de la opinión del almirante Doenitz y del propio Lütjens, quienes eran decididos partidarios de la intervención de los submarinos en tal tipo de acciones.

El «Bismarck», bajo el mando del capitán de navío Lindermann, zarpó del puerto de Gdynia el 18 de mayo de 1941, llegó al Atlántico el 24 de mayo, hundió al crucero inglés «Hood» y, sometido a una cacería inexorable por parte de la flota británica, fue hundido el 27 de mayo. El almirante Lütjens pereció en el naufragio.

El día en que el «Bismarck» zarpó del puerto de Gdynia en el golfo de Danzig se tomaron todo tipo de precauciones para mantener oculta su salida. A pesar de ello, un mensaje en clave llegó al almirantazgo británico. Lütjens atravesó sin dificultad los estrechos de acceso a la costa noruega y allí se refugió en el fiordo de Kors. El almirante decidió esperar algunas jornadas a que despejara la niebla, demasiado espesa para adentrarse en el Mar del Norte, y de allí apuntar al Atlántico para cumplir la misión encomendada: acercarse a la ruta de los convoyes destinados a abastecer Inglaterra, pasando por el norte de Islandia a lo largo del estrecho de Dinamarca.



EL SUFFOLK avista al **BISMARCK**
19,22 del 23 mayo

MINAS

LIMITE DE LOS HIELOS

Estrecho de Dinamarca

EL HOOD hundido
6,00 del 24 mayo

EL PRINZ EUGEN
se aleja

Ataque aéreo del **VICTORIOUS**
0,01 del 25 mayo

Perdido contacto con **BISMARCK**
3,06 del 25 mayo

Islas Faröe

Islas Shetland

Islas Orcadi

Scapa Flow

Fiordo de Kors

22 mayo

Bergen

Skagerrak

Kattegat
20 mayo

Gdynia
19 mayo

CATALINA

EL BISMARCK
localizado por el **CATALINA**
10,30 del 26 mayo

EL BISMARCK hundido
10,40 del 27 mayo

Brest

Ataque aéreo del **ARK ROYAL**
19,47 del 26 mayo

EL PRINZ EUGEN hacia **BREST**
1 junio

BISMARCK, PRINZ EUGEN
HOOD, PRINCE OF WALES
SUFFOLK, NORFOLK
KING GEORGE V, VICTORIOUS, REPULSE
VICTORIOUS
RODNEY
RENOWN, ARK ROYAL, SHEFFIELD

«Bismarck»

El 18 de mayo de 1941 zarpaba del puerto militar de Gotehafen el grupo de combate «Bismarck», para iniciar un raid contra las rutas de abastecimiento inglesas en el Atlántico; empezaba la operación «Rheinürbung». El grupo estaba formado por el acorazado «Bismarck» y el crucero pesado «Prinz Eugen», dos navíos espléndidos y modernos. Nadie piensa que para el acorazado «Bismarck» será ésta su última misión. Una semana después, del soberbio acorazado no quedará nada más que un montón de chatarra y pocas docenas de náufragos. Pero por ahora la nave es, con razón, el orgullo de la nueva Alemania nazi, potente y segura de sí misma. Demasiado segura de sí misma y de su poderoso armamento.

Cuando fue puesta en quilla, Hitler hacía tiempo que había dejado de preocuparse de los límites impuestos por el Tratado de Versalles; por eso, el nuevo acorazado tenía un desplazamiento superior a las 50.000 toneladas, sin recurrir a subterfugios, como se había hecho para construir los primeros acorazados de bolsillo.

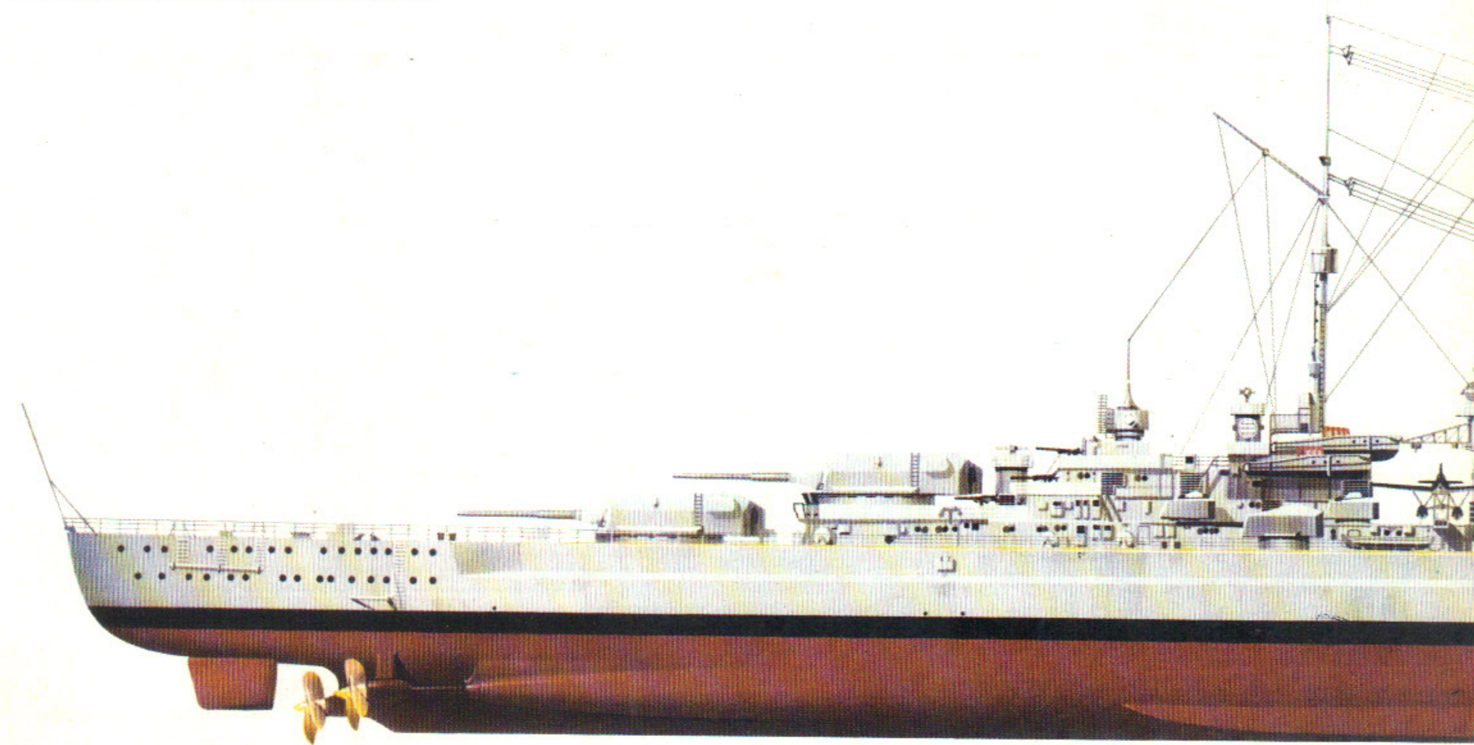
Botado en 1939, como su gemelo «Tripitz», difería de él sólo por algunos detalles: tenía un desplazamiento ligeramente inferior, un armamento antiaéreo reducido y no estaba provisto de tubos lanzatorpedos. El blindaje vertical llegaba a un máximo de 305 mm. y el horizontal a 102 mm. La unidad estaba dotada de radar para la navegación, la localización y el tiro.

Su notable autonomía convertía a esta nave en una arma temible de largo radio. La capacidad de maniobra era excelente gracias a un especial tipo de timón, pero esto será precisamente la causa de su fin. Cuando el navío, alcanzado por los «Swordfish» de los escuadrones 810, 818 y 820 embarcados en el «Ark Royal» quede con el timón bloqueado, se verá necesariamente obligado a virar en redondo sin poder maniobrar. Prácticamente inmovilizado, será totalmente desmantelado por las salvas inglesas. Con su hundimiento terminará la ilusión mantenida de poder ahogar a Inglaterra con los corsarios de superficie o las grandes naves de superficie. A partir de ese momento tendrán la palabra los submarinos.

«BISMARCK»

Botado el 14 de febrero de 1939 en los astilleros Blohm und Voss de Hamburgo.

Dimensiones:	251 × 36 × 10,2 m.
Desplazamiento:	50.153 t. a plena carga.
Propulsión:	3 hélices; turbinas Brown-Bovery en tres ejes, alimentadas por 12 calderas Wagner, con una potencia máxima de 130.000 HP.
Velocidad máxima:	29 nudos.
Autonomía:	15.000 km. a 19 nudos.



En la primavera de 1941, el Mando Supremo de la Marina Alemana celebró una serie de reuniones para establecer la estrategia más funcional en el inmediato futuro. El gran almirante Erich Raeder comandante en jefe de la flota sabía que estaba solo defendiendo el papel de las grandes naves en la guerra contra los convoyes atlánticos, pero estaba decidido a imponer su punta de vista a sus principales contradictores porque tenía razones para suponer que también Hitler lo compartía. La razón principal en la que el gran almirante basaba su opinión era que las grandes unidades habían dado excelentes pruebas en este género de operaciones. A esto se oponía el punto de vista del mismo comandante del acorazado «Bismarck» quien sostenía que los grandes navíos de guerra no eran los más adecuados para las emboscadas, ya que esto suponía en un cierto sentido enviarles a la aventura sin ninguna protección.

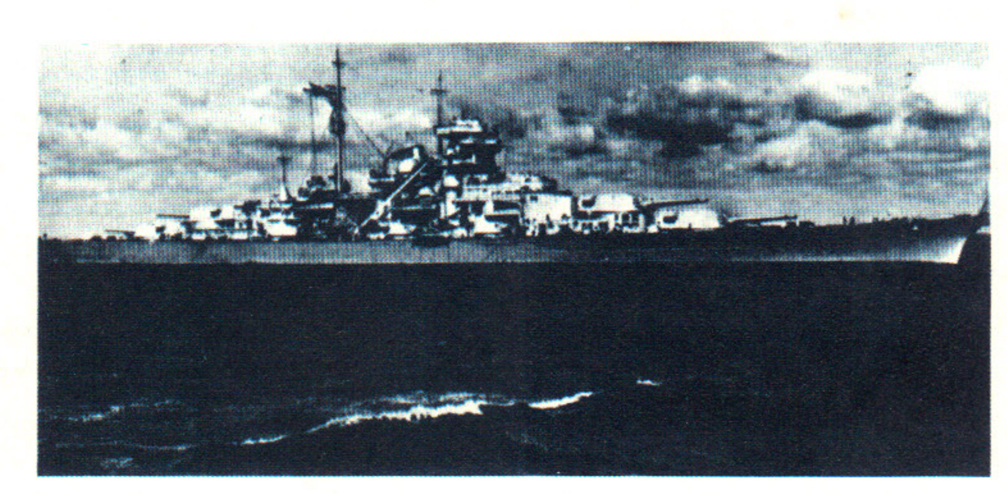
El Bismarck con todo su poderío parecía un navío desperdiciado para la guerra de acecho. Desplazaba 50.153 toneladas y estaba armado con 8 cañones de 340/47, 12 de 150/55, 16 baterías antiaéreas de 105/65 y 36 ametralladoras de 20 mm.

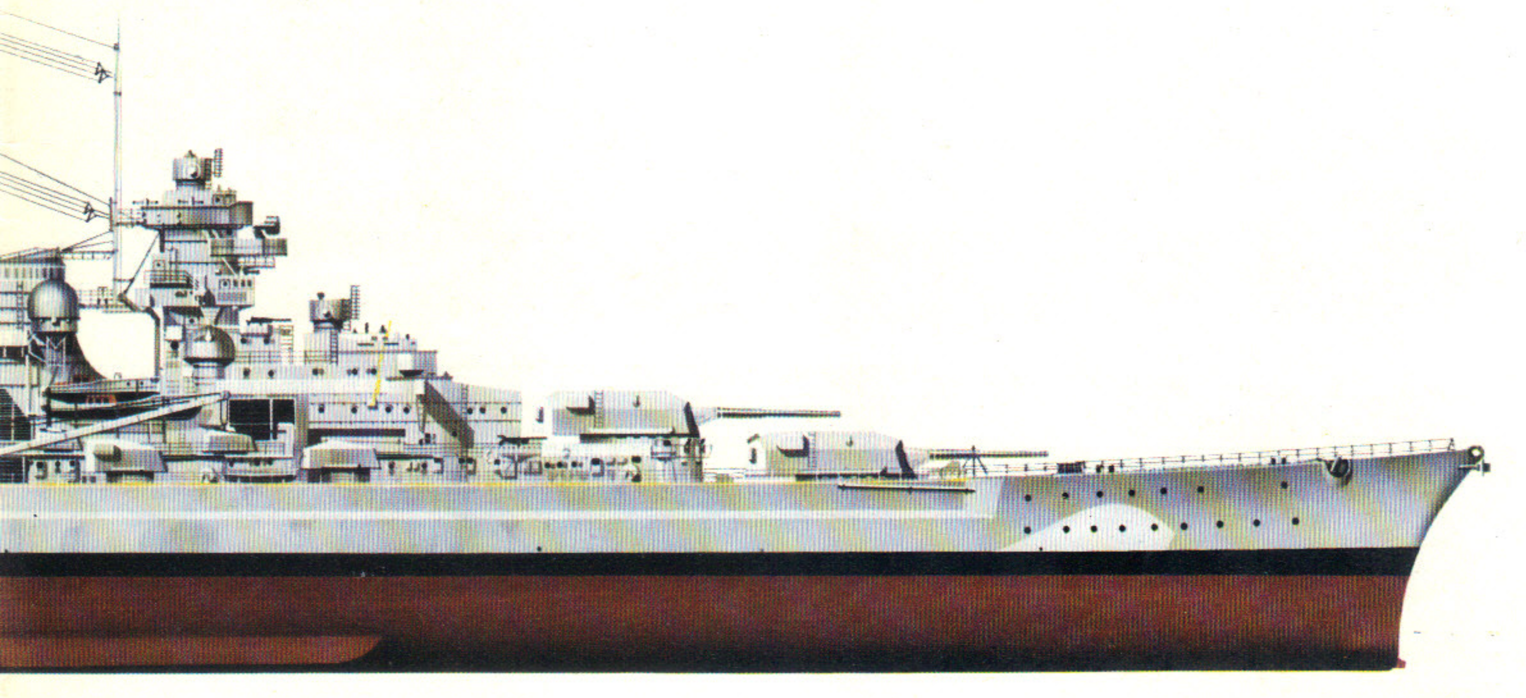
Cuando el Tercer Reich comenzó su construcción en los astilleros Blohm und Voss de Hamburgo, Hitler había declarado abiertamente que con tal decisión Alemania proclamaba bien alto, una vez más, que consideraba derogado el Tratado de Versalles.

El «Bismarck» zarpó para su primera y única misión el 19 de mayo de 1941 seguido por el «Prinz Eugen». Una seca orden cifrada bloqueó la navegación a todas las naves militares y mercantiles en amplios sectores del mar Báltico, a fin de mantener oculta la salida del gran acorazado. Pese a todo un mensaje en clave llegó al Almirantazgo Británico que puso inmediatamente a la Home Fleet en estado de alarma.

En aquel mismo momento se inicia una dramática persecución que culminaría una semana después con el hundimiento del acorazado alemán a poco menos de 400 millas de Brest. Recibió el golpe de gracia del crucero británico Dorsetshire. Con el barco se hundieron el almirante Lütjens y gran parte de la tripulación.

Blindaje	305 mm. en la línea de flotación; 51-102 (sobre los depósitos) en cubierta; 330 (máx.) en la torre de mando; 350 (front.) torres grueso calibre; 205 (front.) torres medio calibre.
Armamento	8 cañones de 380 (4 × 2); 12 cañones de 150 (6 × 2); 16 cañones de 105 (8 × 2) aa; 16 ametrall. de 37 (8 × 2) aa; 36 ametrall. de 20 (4 × 4 + + 6 × 2 + 8 × 1) aa; 6 aviones × 1 catapulta.
Tripulación	1.989 (2.192 como buque insignia).





Destructores de las clases tribal y K

Clase	Royal Navy	Clase Tribal RAN (Australia)	RCN (Canadá)	Clase K
Construida:	Varios astilleros	Cockatoo Sidney	Astillero de Halifax	Varios astilleros
Autorizada:	1935-1936	1939	1939-42	1937
Puesto en quilla:	1936	1939-1942	1940-1943	1937-1938
Botadura:	1937	1940-1944	1941-1946	1938-1939
Completado:	1938-1939	1942-1945	1942-1948	1939-1940
Destino:	12 hundidos 1940-1942; 4 desguazados 1948-1949	4 cancelados. Resto desguazados 1962-1968	El Athabaskan hundido el 29 de abril de 1944; El Haida conservado como Museo 1964. Resto desguazado 1964-1970.	6 hundidos 1940-42; El Kelvin y el Kimberley desguazados 1949.

Hacia la mita de la década de los años 30 los grandes superdestructores construidos por la Marina Británica empezaron a preocupar seriamente al Almirantazgo Británico que decidió construir una clase de grandes destructores con potencia artillera muy incrementada. El resultado fue la Clase Tribal.

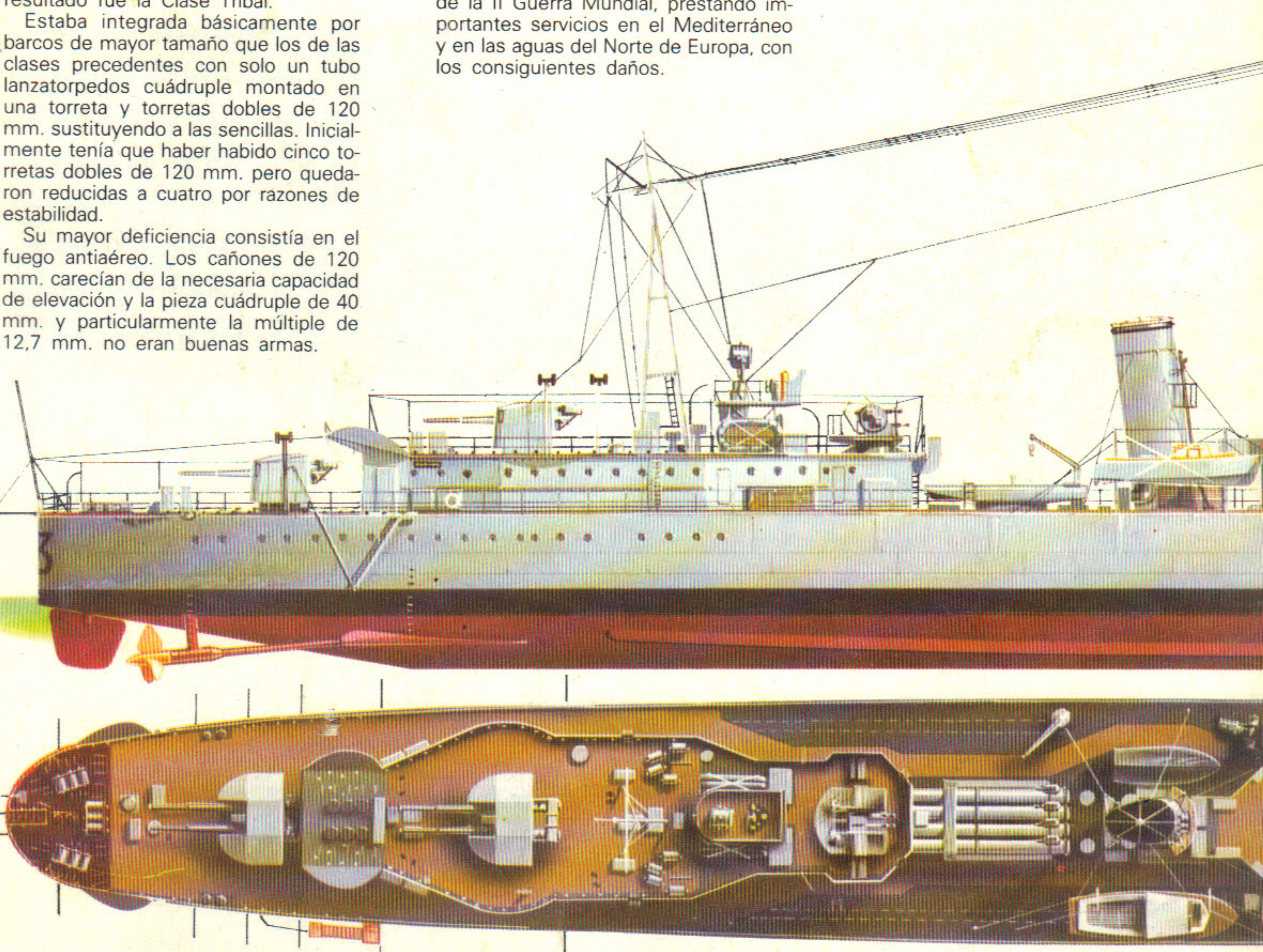
Estaba integrada básicamente por barcos de mayor tamaño que los de las clases precedentes con solo un tubo lanzatorpedos cuádruple montado en una torreta y torretas dobles de 120 mm. sustituyendo a las sencillas. Inicialmente tenía que haber habido cinco torretas dobles de 120 mm. pero quedaron reducidas a cuatro por razones de estabilidad.

Su mayor deficiencia consistía en el fuego antiaéreo. Los cañones de 120 mm. carecían de la necesaria capacidad de elevación y la pieza cuádruple de 40 mm. y particularmente la múltiple de 12,7 mm. no eran buenas armas.

Las modificaciones de guerra incluían la sustitución de un cañón doble de 120 mm., por una torreta en la posición X, y la instalación de cañones de 20 mm. y radar.

Estos grandes e impresionantes barcos fueron muy utilizados al comienzo de la II Guerra Mundial, prestando importantes servicios en el Mediterráneo y en las aguas del Norte de Europa, con los consiguientes daños.

Los tribal Mejorados de las Marinas canadiense y australiana estaban completados con estas modificaciones y los supervivientes se reconstruyeron en la década de los 50 como buques de escolta antiaéreos y antisubmarinos.



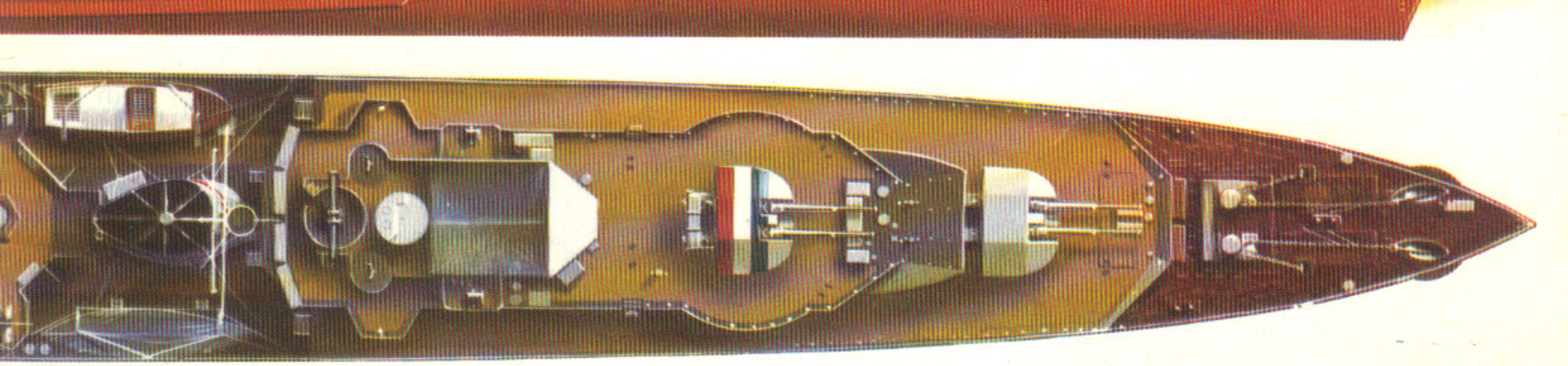
Los barcos de la clase Tribal eran bastante grandes, complicados y caros. La clase siguiente, la clase J, utilizó un método de construcción mejorado y consiguió un equilibrio más adecuado entre la potencia artillera y el armamento de torpedos.

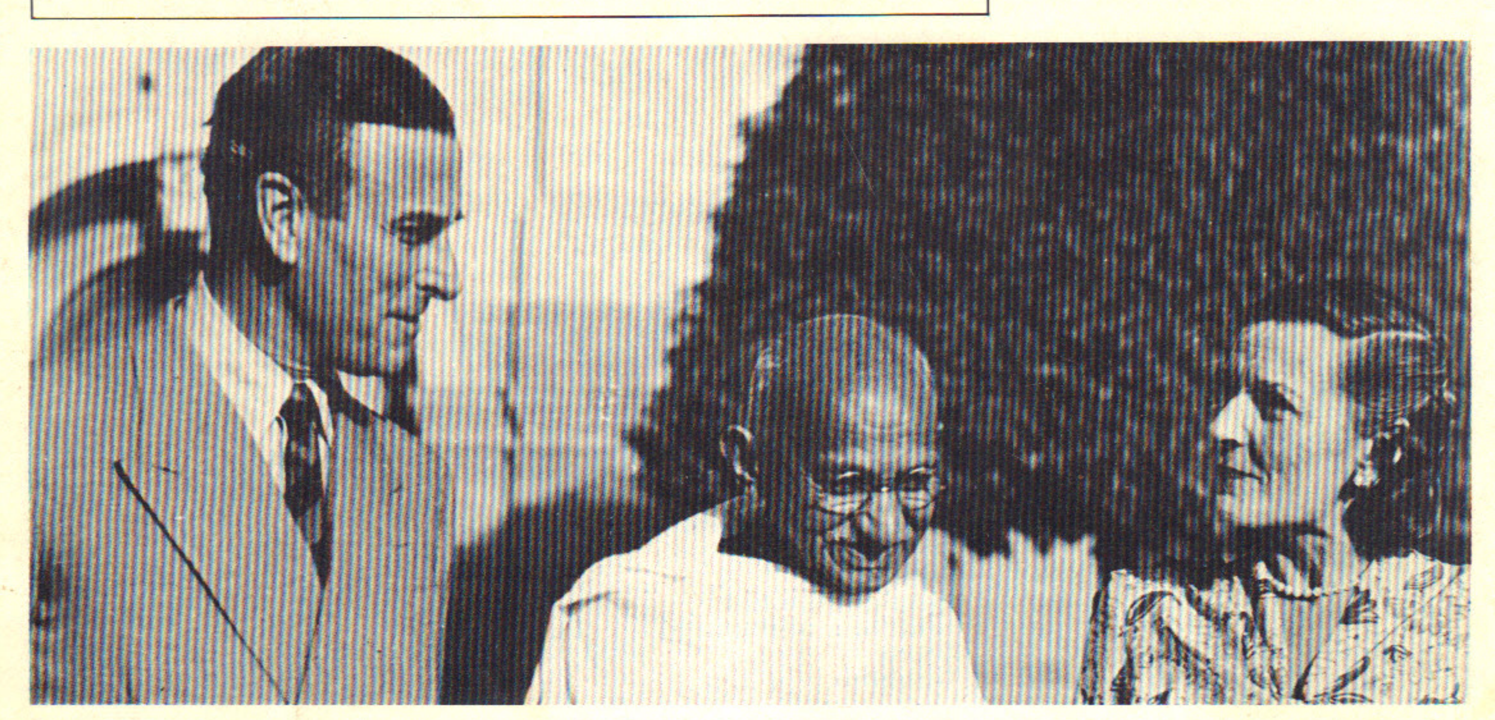
Los barcos de la clase K fueron virtualmente idénticos a los de la clase J. Sus cascos sirvieron de base a las series de clases de destructores de «emergencia bélica», que se diferenciaban principalmente por tener cuatro torretas sencillas en lugar de tres dobles.

La eliminación de una de las calderas posibilitaba la existencia de una chimenea sencilla instalada, con lo que se ganaba espacio en la cubierta y se conseguía una mejora en los arcos de fuego de los cañones. Las clases L y M fueron básicamente similares, excepto por el hecho de que eran ligeramente más grandes y de que tenían una torreta doble cerrada más complicada. Era mucho más pesada la torreta doble anterior, de tal modo que las clases L y M sólo dispusieron de un tubo lanzatorpedos cuádruple para mantener la estabilidad. Los barcos de la clase N fueron prácticamente una repetición de los barcos de la clase K.

	Clase Tribal	Clase K
Desplazamiento		
Estándar (toneladas)	1.990	1.790
A plena carga (toneladas)	2.560	2.370
Dimensiones		
Eslora:		
(entre perpendiculares)	108,5 m.	103,7 m.
(total)	115,1 m.	108,9 m.
Manga	11,1 m.	10,9 m.
Calado	4 m.	4,1 m.
Armamento		
Cañones:	8	6
120 mm.		
40 mm.	4	4
12,7 mm.	8	8
Tubos lanzatorpedos:		
533 mm.	4	10
Maquinaria		
Calderas:		
(tipo)	Admiralty 3 tambores	Admiralty 3 tambores
(número)	3	2
Máquinas (tipo)	Parsons	Parsons
Hélices	2	2
Potencia total SHP		
Proyectada	44.000	40.000
Pruebas (máxima)	46.006	41.518
Capacidad de combustible		
Petróleo (toneladas)	532	492
Prestaciones		
Velocidad proyectada	36 nudos	36 nudos
Velocidad en pruebas (máx.)	37,46 nudos	35,51 nudos
Autonomía	5.700 mn. a 15 nudos	5.500 mn. a 15 nudos
Tripulación	190	183

Al igual que los barcos de la clase Tribal, los de la clase K prestaron servicios extenuantes en la guerra, con la correspondiente proporción de pérdidas. Sirvieron en todos los teatros de la guerra.





Mountbatten, Louis

Miembro dé la Casa Real Británica. Nació en Frogmore House (Windsor) en 1900 y murió en las cercanías de Mullaghmore (mar de Irlanda) en 1979.

Descendiente de una noble familia alemana, los Battenberg (su padre se había casado con una hija de la reina Victoria), que anglizaron su apellido en 1917 por el histerismo antialemán que siguió al comienzo de la primera guerra mundial (su padre fue obligado a dimitir del prestigioso cargo de lord del mar), el joven Louis, después de haber asistido a la academia naval de Dartmouth, fue en 1918 segundo comandante de una nave que operaba en el mar del Norte y luego subteniente de navío en el submarino P-31.

En 1920 acompañó al príncipe de Gales en un viaje por el Pacífico y desde entonces les unió una cordial amistad.

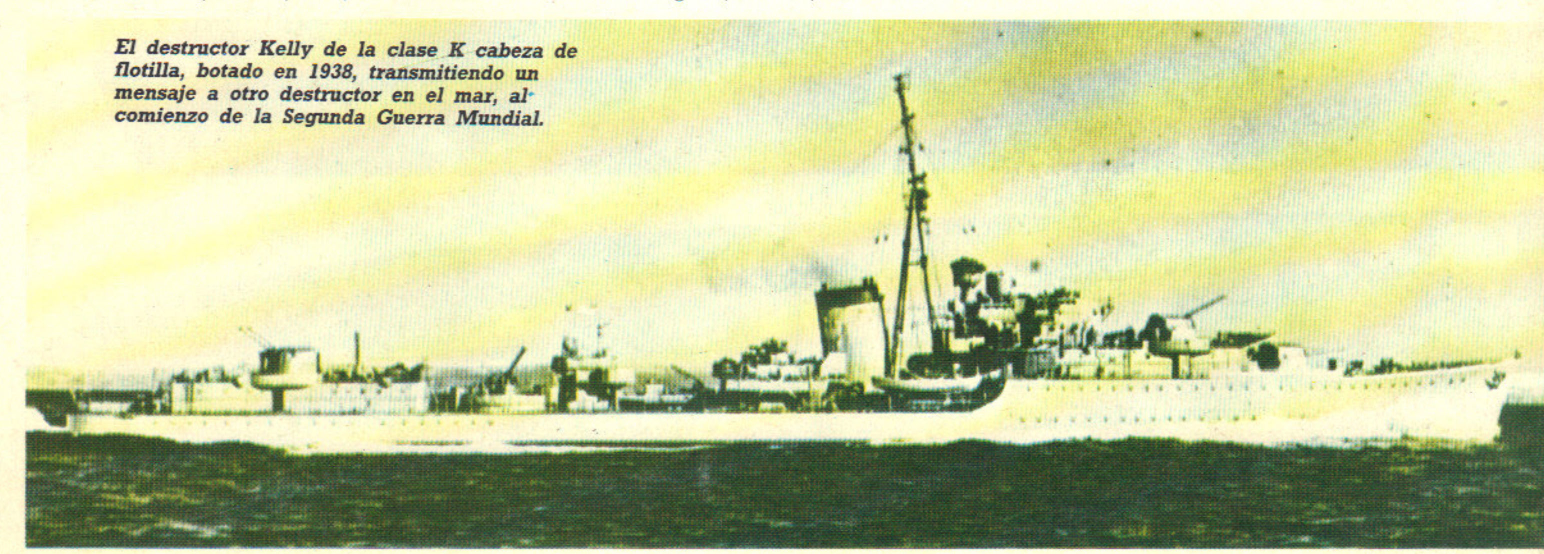
En 1934 obtuvo el mando de un destructor y luego fue destinado al Almirantazgo, donde dio pruebas de espíritu de innovación sugiriendo numerosas modificaciones en el sistema de comunicaciones radiotelegráficas del ejército. Al comienzo de la segunda guerra mundial, Mountbatten volvió al mar distinguiéndose en acciones valerosas al mando del destructor «Kelly». En 1940 fue llamado como asesor de las Conbined Operations y en 1942 Churchill le hizo nombrar jefe de la misma organización. En este cargo Mountbatten pudo desarrollar su inventiva y su valor, organizando los famosos comandos que se distinguieron en audaces golpes de mano contra las bases francesas de los U-Boote, contra los laboratorios noruegos para la producción de agua pesada, y en el desafortunado desembarco de Dieppe.

En la primavera de 1947, después de acabada la contienda, fue el último virrey británico de la India. A él correspondió el 15 de agosto de 1947 arriar la Unión Jack en Delhi, cuando la India y el Pakistán recibieron la independencia. De regreso a la patria tuvo el placer de ver a su sobrino preferido, Felipe, casarse con la futura reina Elizabeth. Más tarde le fue conferido el título de lord del mar.

Murió el 27 de agosto de 1979, víctima de un atentado de los terroristas irlandeses del IRA.

Bajo estas líneas, el destructor «Kelly» a cuyo mando estuvo Lord Mountbatten.

Arriba, el matrimonio Mountbatten, en la India, con el mahatma Ganhdi.



El destructor Kelly de la clase K cabeza de flotilla, botado en 1938, transmitiendo un mensaje a otro destructor en el mar, al comienzo de la Segunda Guerra Mundial.